



Mobilité et emploi en Ardèche méridionale

Nicolas Canova

► To cite this version:

| Nicolas Canova. Mobilité et emploi en Ardèche méridionale. 2007. halshs-00913731

HAL Id: halshs-00913731

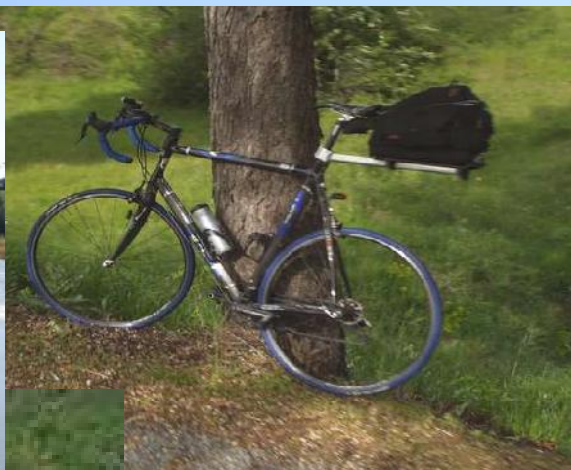
<https://shs.hal.science/halshs-00913731>

Submitted on 4 Dec 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mobilité et emploi en Ardèche méridionale



Cahier Thématique

La mobilité en Ardèche méridionale

Décembre 2007

- 1. Définition et conceptualisation**
- 2. Les caractéristiques spatiales du territoire**
- 3. Le réseau des transports**
- 4. La localisation des services**
- 5. La mobilité dans l'entreprise**
- 6. Regard sur les migrations alternantes**
- 7. Freins à la mobilité et populations captives**
- 8. La mobilité créatrice d'emploi ?**
- 9. Vers des solutions alternatives**
- 10. Du diagnostic à la prospective territoriale**
- 11. Un exemple de développement territorial**
- 12. Témoignages et récits d'expérience**

Historiquement, le Comité des Bassins d'Emploi et ses partenaires s'étaient donné comme objectif de favoriser le dialogue social territorial afin de permettre un diagnostic partagé sur les caractéristiques structurelles du territoire en matière d'emploi-formation.

Ainsi, après le cahier thématique sur « le Bâtiment » paru en juin 2005 et un second cahier portant sur « les saisonnalités de l'emploi » en juin 2006, ce troisième cahier constitue sans conteste l'un des leviers du dialogue social territorial au service d'une meilleure compréhension du fonctionnement des processus mis en œuvre localement sur la mobilité. A ce titre, les réunions de la commission mises en place par le CBE pour son élaboration ont permis d'associer, dans un climat d'écoute et de respect mutuel, acteurs institutionnels et socio-économiques. Dans la même logique, les nombreux organismes et entreprises qui se sont prêtés au jeu des entretiens renforcent l'idée que seule la poursuite de la réflexion et du travail partenarial saura faire évoluer les mentalités pour donner une orientation subtile à l'action : la compréhension des logiques d'acteurs de l'Ardèche méridionale est en effet une condition pour un développement harmonieux et pérenne de l'emploi, de la formation et des ressources humaines.

Courant 2007, le CBE a intégré la Maison de l'Emploi et de la Formation (MDEF) porteuse d'une dynamique qui amplifie le travail d'observation et de veille territoriale. Aujourd'hui, les dynamiques territoriales en cours (Pays de l'Ardèche méridionale, MDEF, Contrat Territorial Emploi Formation) ont inscrit dans leur programmation ce travail d'observation et de prospective comme étant une nécessité pour le territoire.

Osons penser que le travail accompli par le CBE et la MDEF contribue à la prise en compte de l'idée selon laquelle le territoire doit se doter d'un outil d'analyse partagé pour une orientation pertinente des politiques d'emploi et des actions.

Si la thématique de la mobilité est prégnante sur notre territoire, c'est parce qu'en Ardèche méridionale, comme dans l'ensemble des territoires ruraux, l'automobile est le moyen de transport privilégié. Or, manifestement, cela ne suffit pas pour répondre aux besoins de mobilité de certaines catégories de la population. Jeunes ou moins jeunes, actifs ou inactifs, motorisés ou non, de façon permanente ou occasionnelle..., de toute évidence, il existe une diversité de besoins correspondant à la diversité des populations.

Comment dès lors renforcer la mobilité des ruraux, en particulier celle des populations non motorisées ? Imputer le problème aux personnes (aspects financiers et psychologiques), c'est faire fi des carences et des faiblesses structurelles en matière de transport (accessibilité, infrastructures, offres de transport émanant des pouvoirs publics...).

Face à des demandes atomisées se prêtant mal à une offre de transport régulière, il est nécessaire de trouver des réponses adaptées aux besoins spécifiques des différents publics. Car, le fait d'avoir privilégié jusqu'à ce jour les solutions individuelles en matière de transport comporte des inconvénients de taille au premier rang desquels, celui d'accentuer les difficultés des plus démunis et de générer un impact fort sur les coûts énergétiques et environnementaux.

Les nombreux témoignages qui ont permis l'élaboration de ce cahier attestent, s'il en était besoin, des enjeux liés au développement de la mobilité au premier rang desquels l'attractivité du territoire.

« Un territoire ouvert, accueillant, relié, accessible », pour reprendre l'un des 5 défis de la Charte de Pays : la gestion de la mobilité souhaitée par les élus et les acteurs socio-économiques du pays de l'Ardèche méridionale s'inscrit manifestement dans une logique de recherche de compétitivité et d'excellence rurale.

Alors, en prenant appui sur les réussites rapportées dans ce cahier (centrale de mobilité, régie de services...), engageons-nous sans plus tarder dans cette mission de recherche et d'innovation en matière de transport qu'impliquent le développement et l'attractivité de notre territoire.

1. Définition et conceptualisation

Qu'est-ce que **la mobilité** ?

« La notion de mobilité est liée à la possibilité d'effectuer un déplacement ou un transport ». La mobilité est définie comme le «caractère de ce qui peut être mis en mouvement, se déplacer » (Petit Robert)

« On a longtemps rendu compte des comportements de déplacement des hommes dans l'espace par un terme renvoyant à une logique collective et de masse, celui de migration (résidentielle, quotidienne). L'intégration dans l'observation et la compréhension de toute la palette des motifs de déplacements et l'individualisation croissante des pratiques ont amené l'usage d'un terme plus générique, emprunté aux sciences sociales et notamment à ceux qui s'intéressent à la fluidité dans l'espace social, celui de mobilité.

Source: Massot M-H.; Orfeuil J-P., « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers Internationaux de sociologie*, vol.118, 2005.

Le monde entier est déjà confronté à la globalisation des échanges: l'évolution des technologies réduit le monde à un grand village interconnecté (« Village Global »). De ce fait, les réponses aux problèmes de mobilité des ardéchois doivent être abordées de manière globale: aérien, numérique, routier...

Les interrogations de la Maison de l'emploi et de la formation

La mobilité, oui, bien sûr, mais pourquoi faire ?

Pour que logements, services et emplois puissent être de plus en plus éloignés les uns des autres ?

Et pour développer de plus en plus les transports ?

Pour aller remplir son caddie à 50 km de son domicile ?

Pour que les territoires attractifs vident les territoires en perte de vitesse ?

Ou bien, pour que chacun puisse suivre les études de son choix à l'extérieur, pour mieux revenir vivre au Pays ?

Pour que les demandeurs d'emploi puissent en trouver un ?

Pour avoir une vraie vie culturelle ?

Pourquoi ? Pour qui ? Et comment ?

Les objectifs du cahier

S'intéressant en effet aux périphériques indispensables à l'emploi (logement, transport, services...), c'est tout naturellement que le comité de pilotage de l'observatoire s'est saisi de la question portant sur les transversalités existantes entre mobilité et emploi en Sud Ardèche. En partant d'un diagnostic visant à identifier la manière dont la problématique « mobilité/emploi » se pose sur notre territoire, il s'agira de mettre en avant les aspects de la mobilité impactant directement sur l'emploi et les services afin d'en évaluer les enjeux. Une deuxième phase prospective tentera de mettre en évidence les évolutions potentielles et finalement de proposer des possibilités d'action dont pourraient bénéficier tous les acteurs du territoire.

2. Les caractéristiques spatiales du territoire

Le Pays de l'Ardèche méridionale comporte 172 communes regroupées en 18 cantons. Défini comme un « espace de transition entre le Massif Central et la Vallée du Rhône », il est caractérisé par un maillage de type rural dans lequel s'inscrivent de manière assez dense et régulière petites villes, bourgs centres et villages. Dans ce contexte paradoxal entre enclavement et ouverture sur un grand axe européen, penser la mobilité sur le territoire revient à aborder les modes et pratiques de déplacement, tant dans leurs caractéristiques locales que par leur inscription dans les systèmes globalisés d'activités. L'Ardèche méridionale répond en effet aux dynamiques de plusieurs échelles géographiques de référence auxquelles il faut être attentif pour comprendre le territoire dans sa complexité. Aussi, l'absence de voie ferrée voyageurs et d'aéroport, le réseau éparse de transport collectif, l'éloignement des grandes villes et centres d'activités... ont des répercussions sur la présence de fait de l'automobile comme moyen de transport privilégié.

Un des principaux défis à relever: le facteur « temps » qui limite les possibilités de déplacement au quotidien. Routes étroites et tortueuses, détours dus au relief, coût des améliorations... se déplacer sur le territoire prend du temps et limite par là-même les distances effectives. Cette relation distance temps qui renforce les dimensions du local sera donc retenue comme l'élément clé de la compréhension du territoire.

En 2004, les travaux conduits par le « Pays » dressaient les constats suivants :

Des difficultés d'accessibilité et de mobilité interne

Relatif enclavement du territoire (absence de desserte ferroviaire, autoroutière et aérienne)

Degré de fiabilité des temps de parcours limité

Saturation routière en période estivale

Présence de goulets d'étranglement (Le Teil, Lavilledieu, Rosières, Lachapelle-sous-Aubenas...)

Offre de transport en commun insuffisante

MAIS

Proximité du corridor rhodanien (points de connexion avec l'A7, le TGV « Méditerranée » et la voie navigable)

Irrigation de l'ensemble du territoire par la RN 102 (véritable épine dorsale routière)

Présence d'axes porteurs aux deux extrémités du territoire (RN 88 et RN 86)

Développement récent, mais encore insuffisant, des nouveaux réseaux de télécommunication (moins de la moitié des communes du Pays sont aujourd'hui desservies par l'ADSL)

Sources: Pays de l'Ardèche méridionale, Contrat de développement

La mobilité: un élément du quotidien indispensable sur le territoire

La majorité des petites communes est isolée des centres et services liés à l'administratif et notamment dans le secteur de l'emploi et de la formation. Aussi, les déplacements sont quotidiens pour une majorité des habitants et sont souvent plus complexes qu'un aller-retour domicile travail. Des enfants déposés à l'école, une course entre midi et deux, un rendez-vous à distance... La compréhension des déplacements pose alors le problème de leur caractère individuel et autonome. Aujourd'hui, la liberté liée à la mobilité représente un acquis social indiscutable que seules les limites techniques et financières peuvent infléchir. Notre réflexion ira donc dans le sens d'une rencontre entre action collective et volonté individuelle pour la recherche d'un développement durable de la mobilité sur le territoire et de ses transversalités avec le secteur de l'emploi.

2. Les caractéristiques spatiales du territoire

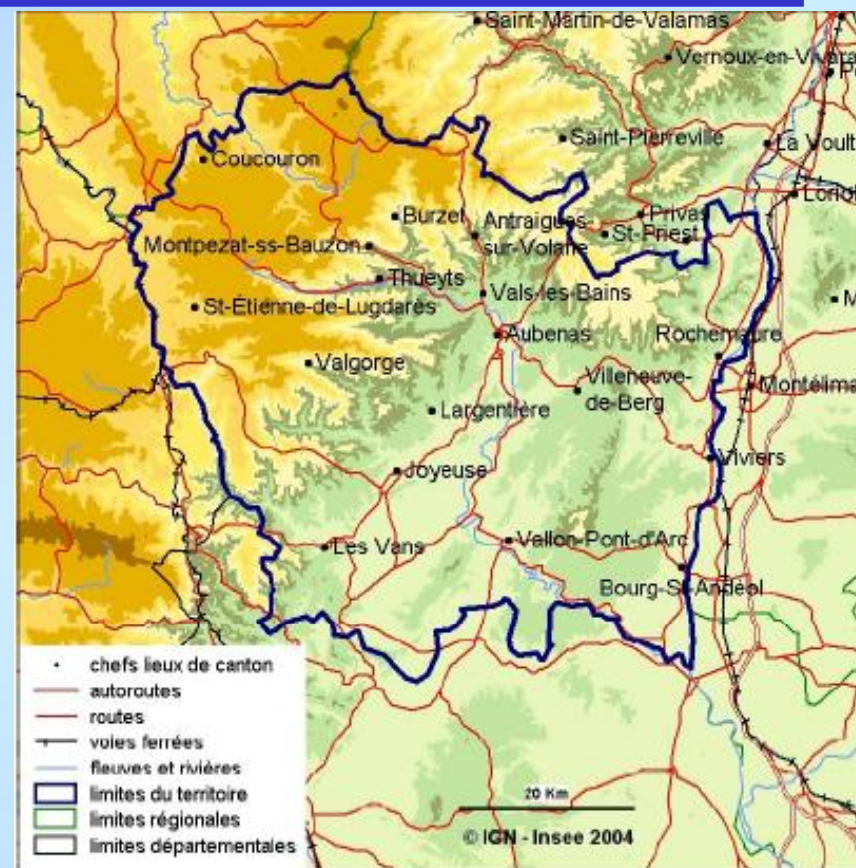
L'isolement concerne également la sphère professionnelle. Le recul de certains villages, l'éloignement des fournisseurs, le manque de concurrence entre les transporteurs et les routes sinueuses ardéchoises augmentent les temps de déplacement, rendant les approvisionnements dépendants des transporteurs. Cela aboutit aussi à des coûts de revient aggravés par des coûts de transports plus élevés. D'autant que les créateurs d'activité n'avaient souvent pas anticipé cette difficulté et n'en ont pris conscience qu'en y étant confrontés au quotidien. De plus, « certains subissent les vicissitudes des déplacements dans un territoire rural escarpé et de l'isolement, générant des difficultés ou des surcoûts non anticipés » (PNR des Monts d'Ardèche). Cependant, la carte ci-jointe montre comment le territoire se divise en deux : une partie est, composée d'un couloir Vals-les-Bains/les Vans et de canaux d'ouverture sur la Vallée du Rhône où la circulation est relativement régulière, et une zone montagneuse au nord et à l'est où la distance-temps augmente significativement, provoquant par là-même une forme d'isolement.



Photo: www.lemontgerbierdejonc.com



Photo: <http://idata.over-blog.com>



Source: INSEE Rhône-Alpes

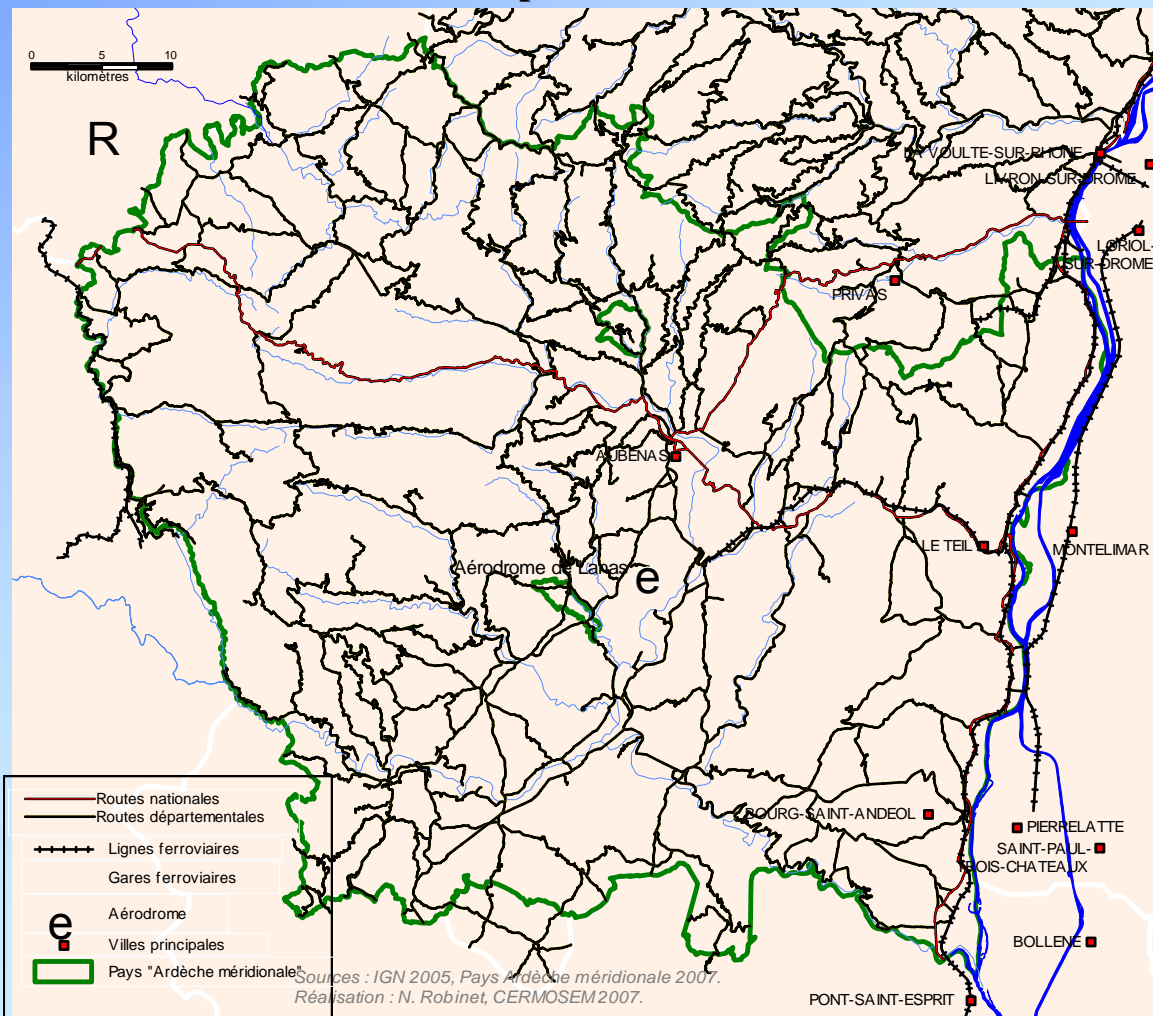
Le cloisonnement : un facteur d'attractivité?

Il est avancé par certaines personnes interrogées que le cloisonnement dont souffre une partie du territoire n'est pas uniquement un élément négatif. Il semble en effet qu'une population extérieure, nationale et internationale, soit attirée par le caractère authentique et protégé dû au « manque d'ouverture ». Ainsi, l'Ardèche méridionale a su véhiculer une image rurale et « tranquille » où la relative absence d'infrastructures importantes et de concentration de population joue en faveur d'une qualité de vie remarquable sur un territoire préservé.

3. Le réseau des transports

Bien qu'une grande part du budget public soit consacré au transport, la topographie et le relatif cloisonnement du département posent des problèmes liés à la pluralité des modes de transport. Un aéroport mais pas d'aéroport, peu ou pas de transports ferroviaires, des possibilités de transport fluviaux exclusivement développables en Vallée du Rhône. (Cf. Cartes) Le dédoublement de l'A7 prévu en marge Ouest ne se fera pas, mais le développement des routes nationales et départementales, ainsi que le contournement des points sensibles sont plus que jamais d'actualité. Les priorités d'action en terme de mobilité quotidienne sont à évaluer à l'aune de ces constats (réseau de transport et recensement de la circulation)

Le réseau de transport en Ardèche méridionale



Recensement de la circulation en 2006

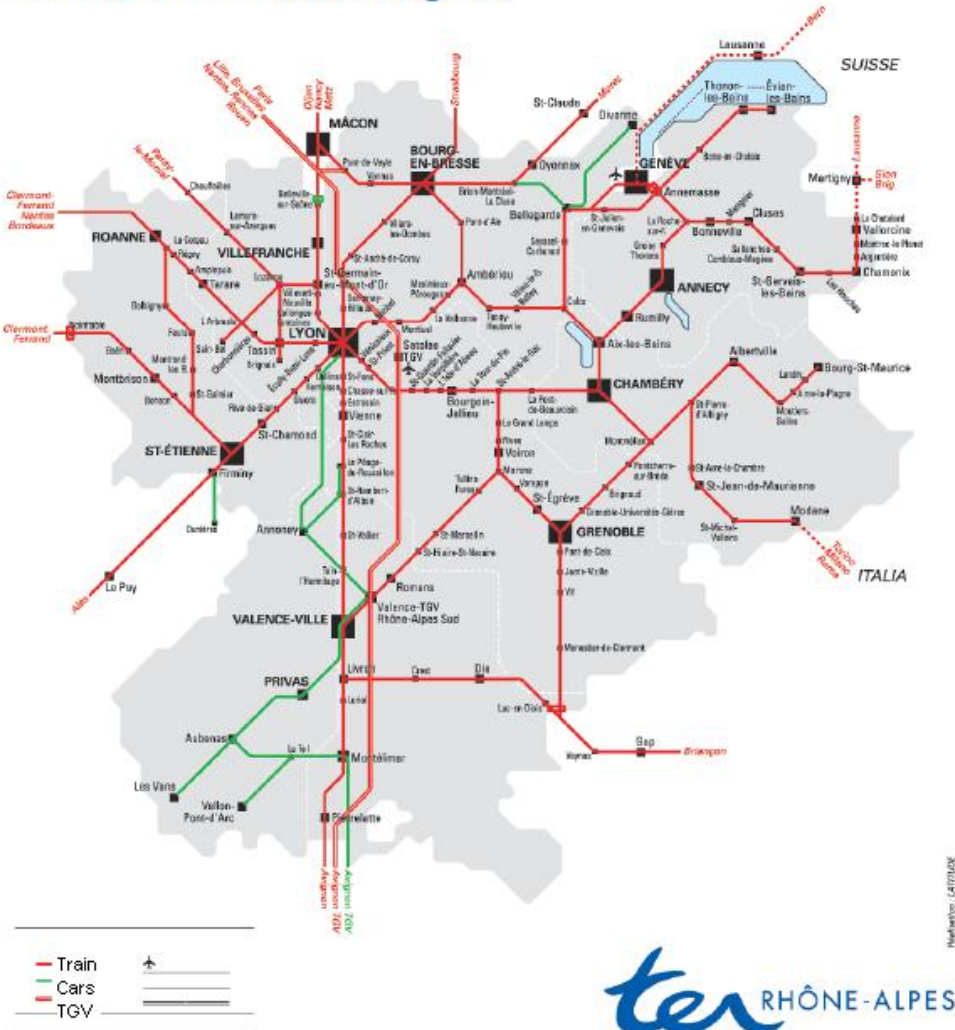


2256	Comptage permanent, avec estimation du
6%	% Poids Lourds (longueurs supérieures à 6m)
4398	Comptage estimé
	Route Nationale 102
	Routes Nationales Transférées
	Réseau Ossature
	Réseau d'Intérêt Economique et Touristique

3. Le réseau des transports

« Avec 535,15 M€ en 2005, soit plus de 30 % du budget régional, les transports s'affirment encore comme la priorité de la politique régionale (Contrat de Plan État-Région). Outre la nécessité de faire jouer leur rôle majeur aux réseaux de transports dans le développement équilibré et solidaire du territoire régional, c'est la volonté de rendre le service public de transport régional de voyageurs plus attractif, de limiter l'usage de la voiture, de développer la part du fret ferroviaire qui ont conduit Rhône-Alpes à mobiliser des moyens aussi importants. » (Région Rhône-Alpes). On s'aperçoit avec les deux cartes ci-dessous que le réseau de transport régional accuse une densité plus élevée dans le nord de la région que dans le sud. L'Ardèche fait partie des territoires les moins bien desservis et se voit remplacer les TER trains par les cars qui ne drainent que les axes structurants. Au niveau des transports départementaux, l'Ardèche méridionale est moins bien desservie que le Nord du département en terme de maillage, ce qui laisse émerger les zones d'ombres vecteur de problème d'isolement. Cependant, on peut noter des améliorations prenant en compte les besoins des usagers grâce à l'action du Comité de ligne et le transport à la demande organisé par les communautés de communes.

Les transports collectifs au service de votre Région

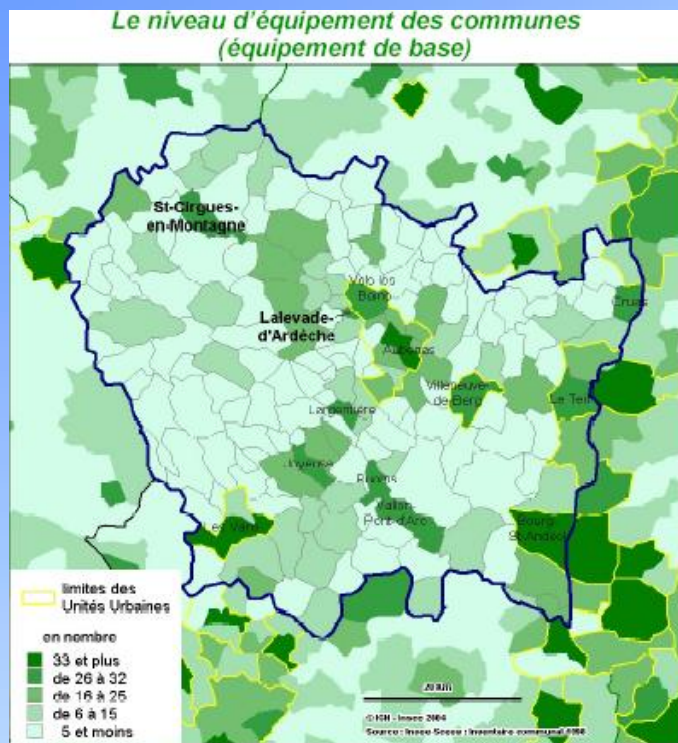


Le Comité de ligne TER: un outil régional au service du territoire

En charge de la définition du besoin de transport et de la structuration de la desserte sur le territoire, le Comité de ligne Ardèche Sud sert la mobilité dans le cadre collectif de sa mission. Les objectifs affichés par la Région sont: l'expression des usagers sur les conditions d'exécution du service ; la prise en considération des attentes et des besoins des participants en matière de développement de l'offre ; l'information et la consultation des participants sur l'ensemble des actions que la Région organise et met en place en tant qu'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs ; la coordination des actions de la Région avec celles des autres autorités organisatrices de transport.



4. La localisation des services



Source: Sophie Carrier, Insee Rhône-Alpes

78 communes du territoire ne disposent d'aucun commerce alimentaire sédentaire, la majorité des services administratifs sont concentrés à Aubenas et à Privas, les entreprises et centres de formation accusent également une concentration calquée sur la répartition de la population. Ainsi, de grandes zones d'ombre se distinguent, posant par là-même, plus que la simple localisation, la question de la cohérence territoriale. Ainsi, la fuite temporaire des habitants pour rejoindre les centres d'activités annexes est récurrente. Une majorité Est du territoire se voit donc attirée par la vallée du Rhône dont le côté drômois reste le plus développé, une partie du Sud préfère la destination d'Alès pour certains services, de même que le plateau du nord-ouest est en partie polarisé par Le Puy-en-Velay, parfois plus proche en temps que Privas ou Aubenas. Un mot clé: la proximité. Il ressort fréquemment que les services proches sont des services durables. Cependant, une enquête CSA-DATAR a démontré en 2005 que les habitants privilégiaient la qualité de service à la proximité.

Problème concernant la localisation d'infrastructures socio-culturelles et sportives pour les enfants

« En ce qui concerne les enfants, la faiblesse des infrastructures complique la vie et oblige à de nombreux déplacements. L'absence de crèche ou de garderie sur la commune contraint quotidiennement à faire de nombreux kilomètres ou à trouver d'autres moyens de garde (via les amis ou les nourrices agréées pour les plus jeunes enfants). Les regroupements pédagogiques, la fréquentation d'écoles situées dans des communes voisines sont autant de blocages qui rythment le quotidien, empêchant parfois de développer des activités. »



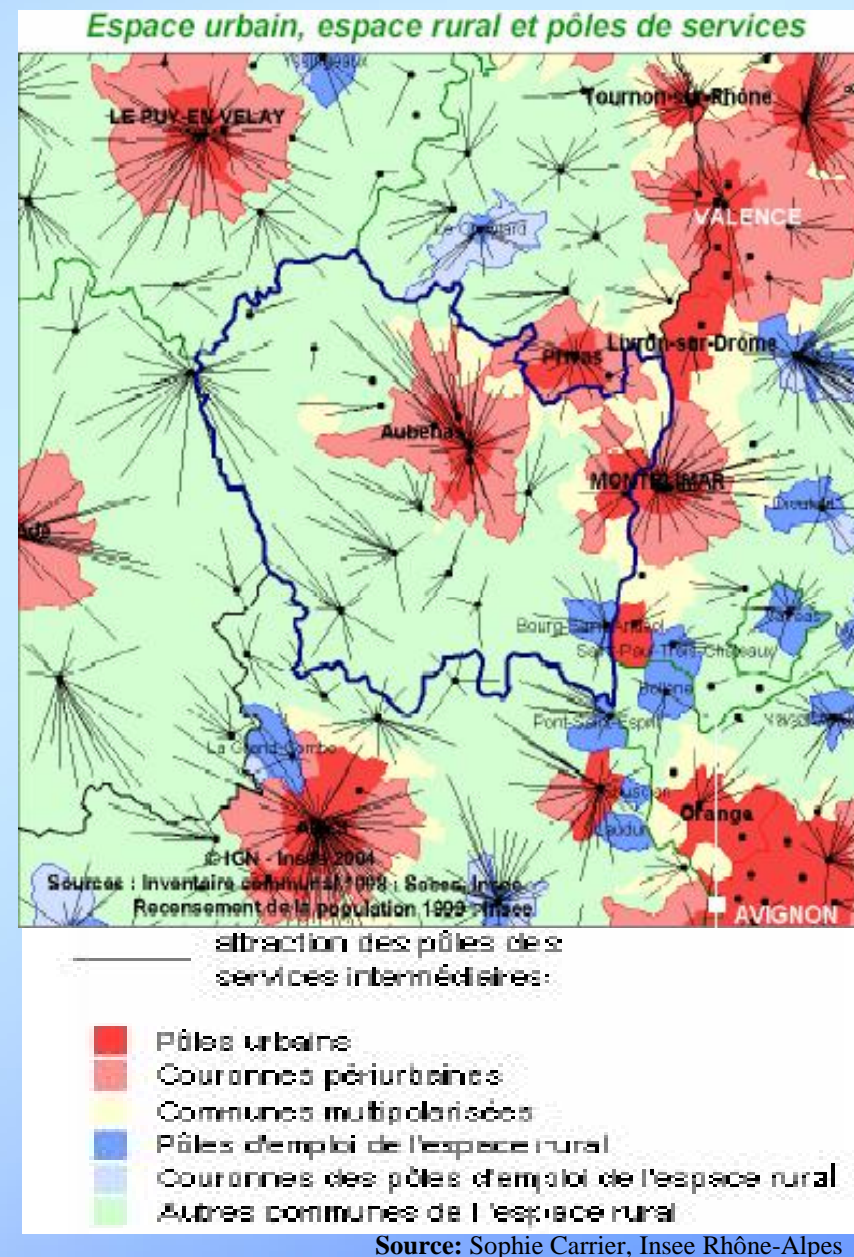
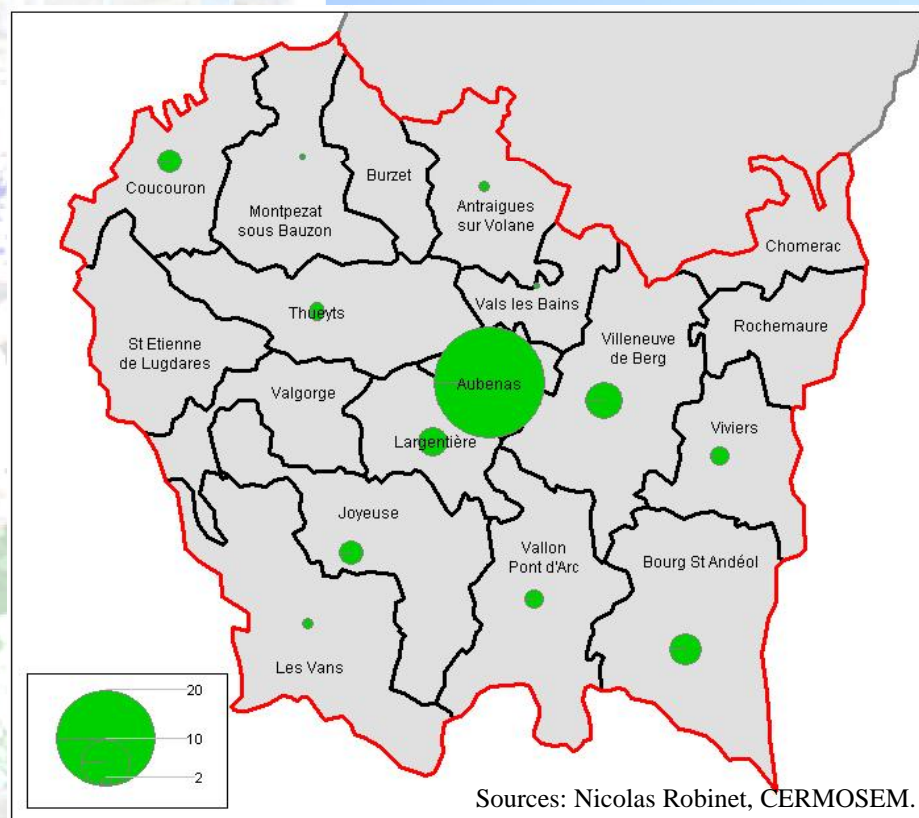
« Avant de venir nous installer ici, nous habitons à proximité d'une MJC et c'est très difficile pour mon fils de se retrouver ici sans activités et sans amis, d'autant que mon boulot me prend tout mon temps et que je ne peux pas l'emmener ».

Sources: PNR des Monts d'Ardèche, *Analyse de la création d'activité*, 2004.

4. La localisation des services

Les polarités qui se créent en relation avec la localisation des services permettent de dégager des zones d'ombre, comme le montrent les deux cartes proposées. Ces dernières coïncidant avec les caractéristiques physiques du territoire ne font qu'aggraver la situation préexistante pour les exclus. Ces critères de localisation spatiale sont alors à la base des migrations journalières ou définitives des populations d'actifs. Cependant, des mutations territoriales sont à l'œuvre autour du développement des technologies de l'information et de la communication. Internet, la téléphonie mobile et le GPS en sont les éléments les plus représentatifs.

Les infrastructures d'emploi et de formation par canton



5. La mobilité dans l'entreprise

Mobilité et emploi signifient également mobilité dans, par et pour l'emploi. Ainsi, en abordant les problématiques des employés d'un côté et des employeurs de l'autre, les actions orientées en faveur d'un développement durable de la mobilité sur le territoire devraient émerger pour le bien commun de tous.

Covoiturage dans l'entreprise, stage de conduite « économique », utilisation de véhicules « propres », rentabilisation des trajets...

Les chances de réunir positivement les forces productives du territoire sont réelles: elles passent par une prise de conscience des bonnes pratiques et la participation de tous les membres de l'entreprise.

Les entreprises de transport en Ardèche méridionale apparaissent comme peu représentatives des liens entre mobilité et emploi. Elles sont en effet peu nombreuses comparé à la moyenne nationale. L'accent doit être mis selon nous sur l'ensemble du parc d'activités et de l'implication des acteurs économiques que cela pose en terme de déplacement des biens et des personnes.

L'exemple des entreprises de taxi montre que les entrepreneurs n'ont pas nécessairement conscience de la distinction entre mobilité pour le travail et mobilité par le travail. En revanche, si l'on se tourne du côté du secteur du BTP, on remarque que la mobilité est clairement affichée comme faisant partie de la journée de travail alors qu'elle n'est pas la raison d'être de leur activité. On observe le même phénomène pour l'agriculture. Une étude faite par la Chambre d'Agriculture montre que les projets en coopération avec les structures d'emploi et de formation aboutissent rarement. Néanmoins, lorsqu'il existe une proximité entre employeur et employé ou des facilités de logement et de déplacement, les projets de coopération réussissent. Pour ce qui est de l'évolution de l'impact financier, humain et social de la problématique de la mobilité au sein des entreprises du territoire, nous n'avons pas pu collecter de données suffisante.

Le point de vue du MEDEF Ardèche par Thierry Riou

L'enclavement et les caractéristiques rurales affirmées de ce territoire en font un bassin « sinistré » en terme d'emploi, le dernier de Rhône-Alpes. Du point de vue de l'employeur, les difficultés d'enclavement sont réelles et posent problème pour le recrutement (mobilité interne à l'entreprise) et pour la communication (mobilité interentreprises). Le problème d'adéquation employé/entreprise répond à une logique qui s'impose à tous : les limites relatives à la distance/temps et au financement de la mobilité restreignent les capacités de développement et de formation. Ainsi, il s'agit, plus que d'un simple problème de déplacement, d'une lecture basée sur la contrainte de la cohérence territoriale. Parallèlement, l'entreprise butte sur les problèmes de qualification qui recoupent ceux abordés jusque là.

La problématique de la mobilité des jeunes est particulièrement mise en avant. Mais, l'ensemble du secteur des employés est également pris en compte, avec un regard particulier sur l'installation des familles et la faiblesse, dans certains secteurs, de l'offre locative et du niveau de plus en plus élevé du coût de l'immobilier.

Du côté du patronat, un certain nombre d'entreprises significatives pour le territoire ont la « culture » de leur territoire et la fibre patrimoniale. Cet attachement reste une des raisons principales du maintien de leur activité. Le secteur de l'agroalimentaire (salaisons, viticulture, transformation laitière, ect.) participe au même titre que le tourisme et l'artisanat à la qualification de ce territoire. L'exploitation des ressources territoriales et la qualité des savoir-faire enracinent ces activités d'un côté et atténuent les problèmes liés à la mobilité de l'autre. D'autres entreprises s'appuient également sur un lien fort entre développement interne et complémentarité pour permettre à l'activité de se maintenir en « faisant avec le local ». Enfin, les entreprises soumises à une forte concurrence extérieure subissent les handicaps du territoire, ne peuvent profiter de ces qualités et constituent la majorité de celles qui cherchent des solutions dans un environnement plus favorable ou jugé comme tel. Les solutions abordées participent alors d'une volonté de relier positivement patronat, salariat et institutions publiques en mutualisant les énergies et en donnant cohérence et lisibilité aux différents dispositifs favorisant l'emploi et la Formation (Maison de l'Emploi). Ainsi, c'est en qualifiant ce territoire, en prenant conscience de ses potentialités, en ancrant des compétences extérieures que l'espace économique de l'Ardèche méridionale pourrait redevenir attractif dans un autre cadre que celui des atouts « classiques » de la localisation des entreprises. « Même si ce territoire n'est pas facile en terme entrepreneurial, les acteurs du développement économique ne baissent pas les bras et la réussite de certaines entreprises en cohérence avec « l'esprit du territoire » prouve qu'il est possible d'entreprendre... »

5. La mobilité dans l'entreprise

C'est à l'intérieur de l'entreprise que des actions en faveur de la mobilité pourraient être prises. En partenariat avec l'ensemble des acteurs du territoire, les différentes unités de production utilisant le transport de manière directe ou indirecte doivent prendre en compte l'ensemble des aspects liés à la mobilité des biens et des personnes. Ainsi, c'est en solvabilisant la demande, en proposant aux entreprises de petite taille de réfléchir, comme le font les grandes entreprises, à la problématique de la mobilité, en insérant la mobilité au cœur des problématiques employeur-employé que des solutions durables pourraient émerger à l'échelle du territoire. La simulation sous forme de dialogue proposée en fin de cahier donne un horizon aux actions en cours et des perspectives d'avenir.

Avis de l'UPA avec Laurent Barruyer

Même s'il faut relativiser l'hétérogénéité du territoire, il ne pose « pas plus de problèmes qu'ailleurs » au regard des entreprises artisanales qui fonctionnent avec une clientèle de proximité. Ainsi, « il n'y a pas de commune où il n'y ait pas d'artisanat ». La question n'est donc pas tant de favoriser les implantations, même si elle préoccupe en soit, mais plutôt de maintenir entreprises et population (locales et touristiques).

Une attention particulière est donc portée sur l'évolution démographique (quantitative : départs et arrivées ; et qualitative : vieillissement notamment). Aussi, deux exemples d'actions concrètes peuvent être mises en avant. D'un côté, et pour faciliter le maintien des populations vieillissantes et/ou à mobilité réduite, les professionnels du bâtiment s'adaptent à la demande de logements (neufs ou à réhabiliter) en répondant aux nouveaux besoins de ces personnes. D'un autre côté, et cette fois-ci pour permettre à une population jeune de rester sur le territoire, l'offre de formation (initiale surtout, mais aussi continue) doit se diversifier et se répartir plus équitablement sur le territoire. Aussi, tout en se positionnant au second plan, les infrastructures de transport répondent négativement et positivement aux problèmes des artisans. En effet, si elles sont un frein à l'accessibilité (délais et coûts d'approvisionnement, limitation du temps et de la distance des déplacements...), elles ont aussi l'avantage de réduire les conditions d'implantation d'entreprises concurrentes.

Finalement, agir sur le maintien de la population et des entreprises de proximité, en revenant à l'échelle humaine du local, c'est participer au développement durable du territoire.

Constat et proposition de Force Ouvrière par Jean-Claude Escalier

La ruralité et les caractéristiques du département participent de « l'enclavement et de l'éloignement des centres attractifs », et l'implantation des entreprises ainsi que les difficultés de liaison sont « un frein au recrutement et donc à l'emploi » ; directement lorsqu'ils conduisent à l'impossibilité de pourvoir un poste ou indirectement par la création d'emplois précaires. Les transports urbains et interurbains ne permettant pas une bonne desserte, obligent les couples double-actifs à se munir de deux véhicules. La saison estivale, particulièrement féconde pour l'économie territoriale (tourisme, travaux saisonniers, vie sociale et culturelle active...) illustre bien le résultat des problèmes de communication et d'ouverture sur l'extérieur. La solution la plus évidente passe bien entendu par le désenclavement en direction de la Vallée du Rhône pour pallier les effets de col (Escrinet notamment). Le télétravail est également mis en avant comme partie de la réponse à apporter aux personnes peu ou pas mobiles. Il reste toutefois faiblement développé, peut-être pour des raisons d'adéquation socio-culturelles, mais aussi en raison de l'accès « pas toujours facile » à Internet. Finalement, une solution répondant aux questions qui interpellent le territoire, notamment pour la « métropole albenassienne », se base sur les critères suivants : le problème du logement qui oblige les personnes les plus vulnérables aux problèmes de mobilité à habiter souvent trop loin de leur lieu de travail.

La très faible représentativité des grandes entreprises sur le territoire participe d'une incohérence dans les déplacements. La proposition, « à développer », serait de permettre un « regroupement d'employeurs » dans l'optique d'une « aide à la mobilité ». Un des aspects de cette aide, afin de faciliter les déplacements dans la ville, passerait par la prise en charge des salariés au travers de ce qui s'apparenterait à un « ramassage » à l'échelle de la métropole albenassienne. L'objectif du désenclavement ne serait finalement pas qu'une question pratique pour les entreprises, mais également la réponse en terme d'attractivité aux volontés de déplacement des potentiels nouveaux arrivants et futurs actifs du territoire, dans le but de faire venir autant de jeunes que de retraités.

5. La mobilité dans l'entreprise

Au total, 395 établissements de transport se partagent l'espace ardéchois (département), dont 139 pour le transport de voyageurs et le même nombre pour le transport de marchandises. Ces entreprises représentent un total de 2194 salariés. De 2004 à 2005, le nombre de voyageurs SNCF (TER) a quasiment doublé. Le parc de véhicules utilitaires au 31 décembre 2005 était de 33 146 unités. Ces chiffres qui sont largement en deçà de la moyenne Rhône-Alpes, montrent que les activités inscrites sur le territoire ne sont pas facteur d'« hypermobilité ». En revanche, c'est en revenant aux caractéristiques spécifiques du territoire que des indices se dégagent, et notamment en terme de mobilité individuelle.

En effet, les populations rurales se déplacent au quotidien en moyenne deux fois plus que les urbains.

Le Plan de Déplacement Entreprise (PDE)

Le PDE est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques. Il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Le PDE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche « Qualité » ou dans un système de management environnemental. Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires. Parmi les mesures pouvant entrer dans un PDE figurent par exemple : la promotion du vélo, l'amélioration de l'accès aux bâtiments pour les piétons, l'encouragement à l'utilisation des transports collectifs, l'aménagement des horaires de travail, l'accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou sur le réseau de transport en commun, la garantie du retour à domicile lors de circonstances exceptionnelles pour les « alternatifs », la mise en place d'un service d'autopartage, l'incitation au covoiturage... La mise en œuvre d'un PDE répond à une logique de développement durable, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental. Elle peut se faire en interne ou avec l'aide de consultants extérieurs spécialisés. La Délégation Régionale de l'ADEME propose son aide technique et financière pour monter le projet de territoire, notamment pour mobiliser les partenaires. Le « Conseil en Mobilité » pour une collectivité locale (autorité organisatrice des transports) aide à la mise en place des PDE, en facilitant les aménagements et en améliorant l'offre de mobilité alternative. Enfin, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) joue un rôle de conseil et d'animation et peut favoriser le regroupement pour des PDE inter-entreprises. Dans le cadre du Programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique, l'État français a décidé d'encourager la mise en œuvre de PDE par des aides financières. Ces aides sont en cours d'approbation par la Commission européenne. Elles seront attribuées en priorité aux établissements de plus de 300 salariés.

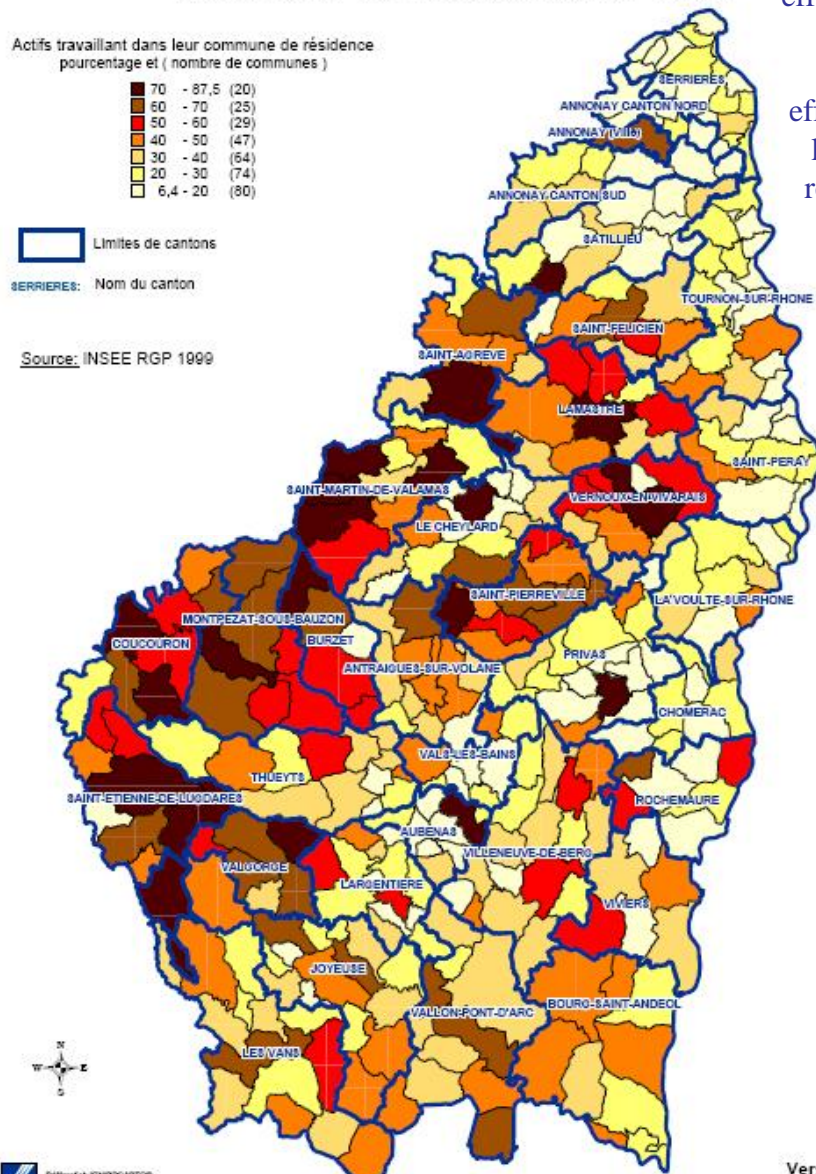
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)

L'exemple de l'emploi culturel

« Je crois qu'il n'y a pas beaucoup de différences » souligne Dominique Ferrier. Il explique en effet que la mobilité dans l'emploi culturel est relativement homogène en ville ou à la campagne. Les artistes aux contrats stables voient leurs déplacements bien pris en compte partout alors que ceux aux contrats précaires sont pénalisés, quel que soit le territoire de référence. La notion de proximité est alors avancée, notamment chez les artistes qui ciblent un public large et des interventions multiples et variées pour diminuer les déplacements. « La mobilité n'a de sens que si elle est positive pour l'employeur et pour le salarié » Dominique Ferrier, co-organisateur de la rencontre citoyenne sur la mobilité à Joyeuse.

6.Regard sur les migrations (alternantes)

Actifs travaillant dans leur commune de résidence en 1999



Il est important de regarder les migrations sous deux aspects différents: interne et externe. En effet, les frontières administratives entre l'Ardèche méridionale et les autres zones frontalières ne sont pas limitantes en terme d'emploi et de mobilité. D'ailleurs, l'INSEE considère le Sud Ardèche et le Sud Drôme comme partageant les mêmes bassins d'emploi. Aussi, s'il est effectivement difficile pour un territoire de voir fuir une partie de sa population, en l'occurrence les jeunes pour l'Ardèche méridionale, il faut à la fois penser aux populations entrantes et au retour éventuel des populations sortantes. La mobilité extraterritoriale, quotidienne ou sur des tendances à long terme, est donc une réalité avec laquelle nous devons compter.

On peut noter le solde négatif concernant la tranche des 15-29 ans dû en partie au départ en formation des jeunes. Il serait nécessaire de relativiser ce chiffre en le confrontant à la tranche des 18-25 ans, afin d'évaluer l'importance réelle des départs en formation des jeunes de ce territoire.

Comme le montre la carte ci-contre, les communes les plus urbaines et les plus montagnardes et rurales se retrouvent avec un nombre élevé d'actifs travaillant et résidant en leur sein. Dans le premier cas, parce que les activités sont sur place. Dans le deuxième, parce que les déplacements sont réduits du fait des caractéristiques physiques du territoire. On remarque alors que les communes qui accusent un plus petit ratio sont celles situées dans les zones périurbaines et à l'Est du territoire, ouvertes sur la vallée du Rhône.

Un territoire attractif

Flux migratoires par âge et par catégorie socioprofessionnelle (CS) entre 1990 et 1999

Par âge	Arrivées	Départs	Solde	Solde en % de la population*
Ensemble	24 478	16 408	+ 8 070	+ 7,1
moins de 15ans	5 387	3 141	+ 2 246	+ 13,0
15-29 ans	4 538	5 788	- 1 250	- 6,1
30-39 ans	5 001	3 011	+ 1 990	+ 13,6
40-59 ans	5 357	2 763	+ 2 594	+ 8,9
60 ans et plus	4 195	1 705	+ 2 490	+ 7,8

Source : INSEE - Recensement de la population 1999 (exploitation principale)
* Il s'agit de la population "en l'absence de migrations" (cf. méthodologie)

« Travailler aujourd'hui, asseoir sa promotion professionnelle demande de la part de chacun une forte capacité d'adaptation, notamment géographique. Connue pour sa qualité de vie, l'Ardèche est aussi remarquable par son bassin d'emploi plutôt pauvre et peu diversifié et une géographie difficile. Etre jeune, sorti du système scolaire, dans une démarche d'insertion professionnelle et habiter en Ardèche ne s'avère donc pas toujours facile »

« Mobilité et insertion des jeunes en Ardèche méridionale »,
Mission locale Ardèche Méridionale, 2002.

7. Freins à la mobilité et populations captives

Selon l'INSEE, en 1999, 53% de la population de l'Ardèche méridionale vivait en zone à dominance urbaine et 50% de cette population avait moins de 20 ans ou plus de 60 ans. Deux caractéristiques qui montrent que, d'une part ce sont les zones périurbaines qui ont tendance à se développer et que le trou démographique (papy-boom) augmente le taux de populations captives. On observe effectivement une forte stagnation démographique: les deux tiers des communes sont classées comme très âgées. Concernant les personnes à mobilité réduite, il est évident que, malgré les efforts considérables qui ont été faits, les caractéristiques physiques du territoire rendent impossible une résolution totale du problème. On entend par « population captive » l'ensemble de personnes n'ayant pas ou peu accès à la mobilité.

Une injonction paradoxale

Il ne faut pas appréhender le lien mobilité / emploi comme une question nouvelle sur ce territoire. Comme tous les territoires ruraux et montagnards, la mobilité fait partie de l'histoire, les migrations de main d'œuvre, saisonnières ou définitives sont très anciennes. La survie économique sur ce territoire en a toujours dépendu (comme de la pluriactivité). Le changement réside dans le désengagement des entreprises de ces questions (avant le gîte était fourni), l'évolution des structures familiales se traduisant par le fait qu'on ne peut plus déléguer aux femmes la gestion du foyer en l'absence de l'homme migrateur, qu'on ne peut plus partir avec les enfants parce que ceux-ci doivent être scolarisés, etc. Ce qui est nouveau également, c'est l'évolution de ce que la société dans son ensemble considère comme « besoins légitimes » en termes d'accès aux soins, à l'éducation, à la culture, toutes choses qui n'étaient pas identifiées de la même manière il y a 50 ans. La contradiction réside dans le fait que dans un même mouvement, le niveau d'exigence pesant sur les individus (niveau de culture, de savoir, etc. attendus) augmente, alors que le niveau de service aux personnes diminue. La démarche actuelle qui renvoie aux personnes la responsabilité de gérer cette contradiction est culpabilisante et impossible à terme.

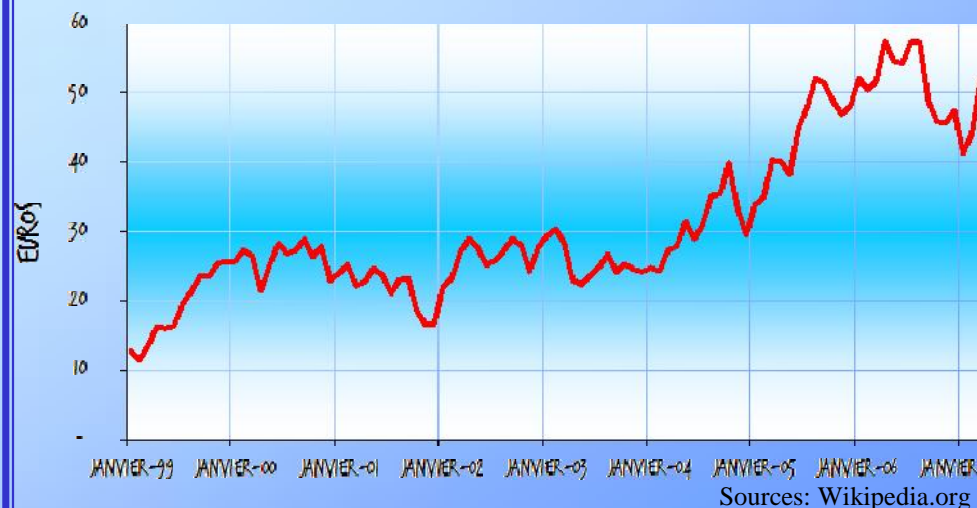
D. Bazerque directrice du CIFI

La mobilité financière :

Si elle constitue un critère temps indiscutable dont les modalités ont été abordées, la mobilité est avant tout une question de moyens, et notamment de moyens financiers. Alors, les exclus de la mobilité sont souvent les personnes déjà fragilisées au départ.

L'augmentation du prix du pétrole ainsi que le coût d'achat, d'assurance et d'entretien d'un véhicule sont souvent limitants, même s'il existe d'autres causes à la captivité d'une population.

(COURS MOYEN DU BARIL DE BRENT EN EUROS (COURANTS)



7.Freins à la mobilité et populations captives

Civilisation de l'automobile et exclus de la mobilité

Selon l'INSEE, la voiture est la deuxième source de consommation des ménages français après le logement et c'est en Ardèche que le taux de motorisation est le plus important. Alors que de plus en plus de ménages optent pour la multi-motorisation (plusieurs véhicules par foyer), une partie de la population se trouve en marge des moyens conventionnels de transport.

Lourdeur du permis de conduire, prix du carburant, assurance... les populations captives sont généralement aussi les plus démunies. Les autres modes de déplacement présents sur le territoire, tel que le vélo, la voiture sans permis, les transports en communs... ne semblent pas suffire à remplacer une voiture. Une loi simpliste prend alors forme :

Pas de travail = pas de moyen de transport, pas de moyen de transport = pas de travail

Le permis de conduire: pas si facile que ça...

Beaucoup de témoignages d'exclus de la mobilité démontrent des difficultés pour le passage du permis de conduire (Problèmes financiers, phobies, incapacité physique ou mentale...). Son obtention n'est pas donnée à tout le monde et pose alors clairement le problème de la dépendance motrice.

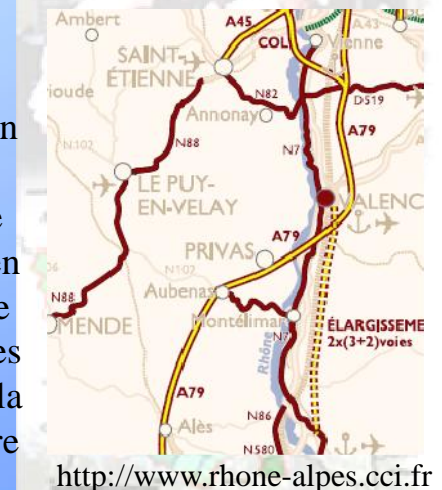
Un territoire peu apte aux autres modes de transport

Comme nous l'avons vu, le territoire se prête mal aux autres modes de transport que la voiture. La mobylette, voir le vélo, sont surtout axés vers les populations jeunes. Pour le reste, ce sont les cars qui se répartissent une faible portion du territoire. Les modes intermédiaires entre mobilité individuelle et collective que représentent les taxis sont souvent trop onéreux pour répondre convenablement à la demande sociale.

L'action de la Chambre du commerce et de l'industrie de l'Ardèche méridionale



Le constat de la Chambre du Commerce et de l'Industrie (CCI) de l'Ardèche méridionale reflète la réalité énoncée par une majorité des acteurs locaux. L'illustration ci-contre (gauche) symbolise l'enclavement du territoire et la forte volonté d'intégration au réseau, en passant par un meilleur raccordement à la Vallée de Rhône. Doublé d'une proposition d'amélioration (partiellement reprise sur l'image de droite), ce constat fait émerger les lacunes autoroutières de l'Ardèche en parallèle avec l'engorgement régulier de la partie ardécho-drômoise de la Vallée de Rhône. Aussi, tant pour des raisons économiques et sociales que pour les autres aspects liés au réseau routier (accueil, sécurité,...), la CCI s'implique sur les questions de mobilité et d'emploi sur le territoire dans une optique générale de développement.



7.Freins à la mobilité et populations captives

Mobilité et insertion des jeunes en Ardèche méridionale

Etre jeune, sorti du système scolaire dans une démarche d'insertion professionnelle, et habiter en Ardèche, ne s'avère pas toujours facile. Connue pour sa qualité de vie, l'Ardèche est aussi remarquable par son bassin d'emplois plutôt pauvre et peu diversifié, et une géographie difficile. Travailler aujourd'hui, asseoir sa promotion professionnelle demande de la part de chacun une forte capacité d'adaptation, notamment géographique (...) Les démarches d'insertion des jeunes vont également nécessiter des déplacements, de leur domicile vers les lieux de stage, les chantiers, les centres de formation.

L'étude réalisée soulève l'acuité et la gravité de la situation pour les jeunes en Ardèche méridionale. On constate une infrastructure routière tortueuse, des distances longues, un climat rude, les déplacements sur notre territoire présentent des difficultés spécifiques et l'engagement de frais qui n'existent pas ailleurs.

La mobilité physique :

L'étude des dessertes existantes fait apparaître une desserte excluant apparemment la population active, et privilégiant : les scolaires, les mères au foyer sans voiture, les personnes utilisant le TGV. Tout autre individu est présumé disposer d'un véhicule personnel et les jeunes sont particulièrement affectés par cette répartition. Par ailleurs, certains besoins sont mal couverts : liaisons nord-ouest et ouest rares, peu de lignes transversales et souvent un « passage obligé » par Aubenas.

La mobilité financière :

Le surcoût moyen voiture/car est considérable (entre 54 et 62%) et l'insertion coûte cher quel que soit le moyen de transport utilisé.

Des réponses sont apportées aujourd'hui : l'aide au permis de conduire (FAJ Etat), un service de location de mobylettes (Région/Département), des réductions pour les chômeurs, des services de transports à la demande (Conseil Général).

Des propositions de dispositifs complémentaires peuvent être faites pour demain. **En renforçant ce qui existe** : multiplier et adapter les points de desserte, mieux adapter les horaires et la fréquence de passage des cars, réduire les tarifs pour les personnes à faibles ressources.

Pour prendre en compte la spécificité des problèmes des jeunes et l'éloignement des lieux de formation et d'insertion (obligeant à être hébergés), la voiture devient, on le constate, le moyen alternatif le mieux adapté, mais le plus cher. Une politique favorable au développement de « l'auto mobilité » impose alors une réduction conséquente et plus généralisée des frais de permis de conduire. **En innovant** : organiser et développer le covoiturage, les transports en taxi.

CONCLUSION: Il n'est plus temps de s'interroger sur la réalité des difficultés de déplacement, ni de leur incidence défavorable sur l'insertion professionnelle des jeunes, mais de se donner les moyens de faire des choix en terme de solutions appropriées.

Extraits d'une étude réalisée par la Mission Locale de l'Ardèche méridionale, fin 2002

Demandeurs d'emploi et mobilité

L'Accès aux services de l'ANPE

La capacité de se déplacer sur le territoire est, en Ardèche méridionale, un critère majeur pour toute personne engagée dans un projet professionnel, impliquant des démarches de recherche de formation et/ou d'emploi.

Depuis l'**inscription**, les **entretiens de conseils**, les **prestations** proposées et l'**accès aux offres d'emploi**, le demandeur d'emploi doit nécessairement déployer tous les moyens dont il dispose ou qui peuvent lui être proposés, pour se rendre mobile sur tout le territoire. Afin de faciliter l'accès aux services, l'Agence a mis en place par des conventions de partenariats avec des structures existantes (Mairies, Site de proximité, Pôles de services de la Maison de l'Emploi et de la Formation...) des points de réception sur rendez-vous, déconcentrés sur le territoire.

Par ailleurs L'ANPE a déployé la plupart de ses **services en ligne**, sur www.anpe.fr; On y trouve un espace candidats, un espace employeurs, des démarches et conseils, la possibilité de candidater en ligne et de créer son espace personnel... Cette possibilité reste néanmoins réservée à ceux qui ont un accès internet, d'où l'importance du développement des nouvelles technologies sur le territoire.

L'Accès aux offres d'emploi du marché local :

Malgré toutes les solutions qui peuvent être imaginées pour faciliter le retour à l'emploi des personnes inscrites à l'ANPE, il restera toujours la nécessité de se déplacer pour les entretiens de recrutement, et *in fine*, l'accès et les déplacements vers l'entreprise à la prise de poste et au cours du contrat de travail. La détermination et la motivation personnelle du demandeur d'emploi restent essentielles d'autant que les offres de travail sont dispersées sur le territoire, souvent dans le tissu rural. Si les aides s'avèrent insuffisantes, les solutions n'existeront que par un partenariat fort avec tous les acteurs du territoire, et la recherche, ensemble, de solutions innovantes.

8. La mobilité créatrice d'emploi

Pérenniser un emploi suppose de trouver une situation stable entre la localisation de l'employeur et le(s) moyen(s) de transport de l'employé. Il existe de nombreuses activités liées au transport: transports en commun ou individualisés, transports spécialisés, vente, entretien et réparation de véhicules, réseau routier... de ce fait la mobilité des biens et des personnes est un fort générateur d'emplois. Pourtant, l'impact direct ou indirect reste difficile à appréhender, de part la complexité des relations pouvant exister entre emploi et mobilité. Ainsi, le nombre de garages et de concessionnaires, d'entreprises de taxis ou d'ambulances, de personnels des transports collectifs, appartenant aux services départementaux ou autres, reste difficile à estimer. Cependant, les actions en faveur de l'emploi doivent prendre en compte les deux aspects de la mobilité : la mobilité comme moyen et la mobilité comme fin du travail.

De portée générale, il n'en demeure pas moins que les problématiques évoquées concernent l'Ardèche méridionale, même si à ce jour on peut regretter l'absence de données quantitatives.

Services à la personne et mobilité : un lien paradoxal

La mise en place de services à la personne s'est surtout développée dans un cadre spécifique relatif, entre autres, aux populations captives: seniors et handicapés qui accusent une perte d'autonomie. Soins médicaux, ménages, courses, soutien scolaire... A travers ces éléments là, on s'aperçoit que les aspects négatifs d'une mobilité initiatrice de déstructuration sociale deviennent créateurs d'emplois. Cette « contre-mobilité », appuyée par de nombreuses initiatives citoyennes (actes de solidarité et association) et étatiques (moyens de paiement, crédits d'impôt, subventions...) permet ainsi de participer au développement du secteur tertiaire, à une échelle non négligeable et en forte augmentation. En France, **6 millions de foyers** utilisent le service à la personne et **4 millions** sont de potentiels utilisateurs selon le Ministère de l'Emploi, de la Cohésion Sociale et du Logement. Aussi, cet enjeu territorial pourrait représenter 500.000 emplois d'ici 5 ans selon les estimations de ce ministère.

Les services à la mobilité

Les entreprises privées et les prestataires publics de services à la mobilité sont nombreux sur le territoire comparativement au nombre de personnes. Leur clientèle semble constituée d'une population captive pour des raisons physiques ou financières. Aussi, deux types de services se distinguent: individualisés, tels taxis et ambulances, qui se sont considérablement développés depuis les années 1990, et les transports en commun, moins flexibles dans le temps et dans l'espace. Cette « solution » par l'entrepreneuriat ne répond donc pas équitablement au problème de mobilité des personnes isolées et démunies à la fois.

S'il est évident qu'être mobile permet de mieux s'intégrer au monde du travail, ce n'est pas qu'une question de moyens techniques et financiers. Etre mobile, c'est aussi accepter de déménager, de changer de lieu de vie.

Ainsi, dans les exigences du marché du travail contemporain, être mobile à court, moyen et long terme est un atout indispensable à l'obtention d'emploi.

Au niveau collectif, c'est aussi sur un double plan que la mobilité contribue au développement des territoires : économique et social.

D'abord parce que la mobilité constitue en soi un domaine d'action, nécessitant le recours à un personnel qualifié et adapté à la production de biens et de services.

Ensuite, parce que c'est en l'inscrivant sur un plan social et logistique que la mobilité donne les moyens à une population active de mieux accéder au marché du travail, local ou international.

9. Vers des solutions alternatives

Le principal problème, face aux mutations contemporaines de la mobilité et notamment à son individualisation, réside généralement dans la dégradation des qualités environnementales. Or, comme nous le remarquons plus haut, les caractéristiques propres à l'Ardèche méridionale ne posent pas la question sous cet angle. En effet, les impacts de la mobilité ne sont pas prégnants et n'entraînent pas de lourds problèmes écologiques comme c'est le cas dans les zones fortement peuplées, même s'il existe quelques **points chauds** autour des principales agglomérations. L'alternative se pose donc en relation avec la problématique du lien social de la mobilité et de ses conséquences sur l'emploi et les services. Ainsi, la politique régionale de soutien aux **mobilités douces** adoptée en janvier 2006, participe de l'amélioration des conditions des transports plus écologiques (ferroviaires et fluviaux) autant que du développement des solutions alternatives individualisées pour diminuer l'utilisation des voitures particulières (covoiturage, vélo, auto-partage, meilleure articulation des transports collectifs, éducation...).

Une solution inverse: le travail à la maison

De plus en plus de ménages sont concernés par une nouvelle forme de travail due aux nouvelles technologies de l'information et de la communication. Cybertravail, télétravail ou travail par correspondance, études via le CNED, entrepreneuriat personnalisé ... Les modalités du travail ont fortement évolué et permettent aujourd'hui de diminuer les coûts et les contraintes liés à la mobilité des biens et des personnes.

L'association ardéchoise Pølénergie milite pour un développement durable du territoire

Une des réflexions que porte cette structure associative tourne autour de l'équipement de voitures plus écologiques et économiques pour les entreprises publiques telle que La Poste en relation avec la politique émergente de mobilité douce développée au sein de la région Rhône-Alpes. www.polenergie.net

Un exemple associatif de covoiturage à pris forme au travers de l'association *Covoiturons* qui développe des initiatives éco-participatives sur le territoire. Pour plus d'information afin d'organiser ses trajets (demande ou offre de covoiturage) rendez-vous sur le site Internet : www.covoiturons.org

L'avis du Ministère de l'écologie et du développement durable:

« Une mobilité durable et responsable doit considérer les aspects socio-économiques et environnementaux. Elle doit être accessible à tous, dans la vie quotidienne mais aussi dans le cadre d'une activité professionnelle. Elle doit intégrer l'ensemble des modes de transports : transport public, modes doux (vélo, marche à pied), voiture, covoiturage, auto-partage... et doit permettre l'intermodalité, c'est-à-dire leur combinaison. Par ailleurs, elle prend en compte l'avis des citoyens usagers. »

L'organisation de la **Semaine européenne de la mobilité** du 16 au 22 septembre 2007 traduit le fait que ces préoccupations dépassent nos frontières.



9. Vers des solutions alternatives

Une idée innovante pour le territoire: la création d'une centrale de mobilité pour l'Ardèche: utilité et fonctionnement

La question des transports de voyageurs ne peut plus être traitée uniquement par la question de l'infrastructure existante (autocar, trains...).

La centrale de mobilité est avant tout un outil d'organisation et de communication sur les solutions de transport dans un territoire donné, mais aussi de développement des solutions alternatives de mobilité. Ainsi, la centrale de mobilité peut remplir différentes fonctions :

L'information/voyageur

C'est l'idée du guichet unique. Par un numéro vert unique, une permanence locale et un site Internet efficace, la centrale renseigne le citoyen sur l'offre de mobilité disponible pour sa destination dans les conditions prévues par les règlements. En d'autres termes, c'est la construction d'itinéraires.

L'organisation et la gestion des transports à la demande

- *Organisation générale* : la centrale met en place et organise les transports à la demande sur le territoire en direct ou en lien avec les intercommunalités qui peuvent décider de rémunérer le service proposé par la mise en place d'une taxe versement transport.

- *Tarification et gestion du transport à la demande* : le transport à la demande peut être réalisé à des fins spécifiques comme pour la recherche d'emploi, la formation professionnelle, la culture, ou la consommation et la santé pour les personnes à mobilité réduite. Ce qui présuppose de pouvoir conventionner avec les taxis la prise en charge pour partie des courses effectuées par l'application d'une tarification spécifique liée aux conditions d'éligibilité de la personne transportée.

Autres solutions de mobilités individuelles :

La centrale de mobilité pourrait procéder au **prêt de mobylette ou de voiture**, maillée par un réseau de dépôts sur le territoire. Elle peut également proposer des **autos écoles sociales** sur présentation d'une attestation de demandeur d'emploi et inciter le développement du **co-voiturage**.

La réalisation d'un plan de déplacement d'établissements scolaires (PDES) offre de nombreux intérêts, notamment l'adaptation des transports à l'existence ou non d'enseignements, grâce à une information obligatoire de l'établissement à la centrale.

Mais un PDES organise aussi une plate forme de négociation entre parents, enseignants et opérateurs pour les sorties scolaires, les horaires, la qualité du service, etc... Il en va de même pour les plans de déplacements de zones d'activités qui peut se traduire par un outil de négociation sociale entre employés et employeurs, une plate-forme de coopération inter - entreprises qui peut faire surgir des projets communs.

Les extensions de services des centrales de mobilité en milieu rural :

L'idée générale est que la gestion des mobilités peut être un outil de développement local si l'on cherche à l'accompagner plutôt qu'à la contraindre. Ainsi, la question des services publics en milieu rural peut trouver un nouveau souffle grâce à la mobilité. »

Garage solidaire et actions sociales

L'exemple du garage solidaire proposé par l'association Mobilité 07/26 montre comment une réponse par l'alternative aux problèmes de la mobilité financière peut s'intégrer dans une démarche de développement. Ainsi, entre assistance technique et éducation populaire, ce procédé par lequel il est possible de réparer ou d'apprendre à réparer son véhicule se développerait dans un principe d'action sociale.

Benoît Carrere, administrateur de l'association Mobilité 07/26

10. Du diagnostic à la prospective territoriale

**Quelles sont les actions en cours, les projets à venir?
Comment agir sur la mobilité pour qu'elle soit positivement liée à
l'emploi sur le territoire? Sur quels domaines agir en priorité?**

Dans les 5 **défis à relever d'ici 2013** que s'étaient fixés les acteurs du Contrat de Développement du Pays de l'Ardèche méridionale, il y a celui d'être un **territoire d'innovation** et d'expérimentation. Dans ce volet apparaît en troisième position la **gestion de la mobilité** qui est clairement affichée comme un critère de compétitivité et d'excellence, et donc comme un enjeu pour le futur du territoire. Les liens avec l'emploi sont évidents: accessibilité au marché de l'emploi et des services, dynamique interne et ouverture sur l'extérieur, attractivité, qualité de vie...



Travaux sur la N102, photo CERMOSEM

Plan routier départemental 2007-2015 :

L'aménagement, la maintenance, le développement des infrastructures routières font partie des compétences du département. Le Conseil Général engage cette année un nouveau Plan routier au budget de 350 millions d'euros. Les objectifs sont de « conforter le réseau ossature et le réseau d'intérêt économique et touristique ». D'autres programmes sont à l'œuvre: travail sur le réseau d'intérêt local, sur les ouvrages d'art, les chaussées, la sécurité des usagers de la route et la traversée des agglomérations.



Dans les critères d'aménagement, le Conseil Général indique que la fluidité, la visibilité, le confort, la sécurité et la fiabilisation ou l'amélioration des temps de parcours font partie des actions à privilégier.
<http://www.ardeche.fr/>

Photo: Conseil général de l'Ardèche

OBJECTIF N°5 du Contrat de Développement de l'Ardèche Méridionale (CDPRA):

FAIRE DU PAYS UN TERRITOIRE ACCESSIBLE ET RELIE :

402 000 € de subvention CDPRA dont 210 000 € Région et 192 000 € Conseil général 07.

- *Repérage et affirmation, au regard du projet de développement du Pays, d'un certain nombre de besoins « vitaux » en matière d'amélioration du réseau routier, de desserte ferroviaire / aérienne / fluviale ou de simplification d'itinéraires*
- *Amélioration de la desserte TER en lien avec le comité de ligne « Sud Ardèche »*
- *Lancement d'un audit des déplacements à l'échelle du Pays.*
- Appui à la structuration de réseaux locaux de transports collectifs pour 144 000 € de subvention CDPRA dont : mise en œuvre de modes de déplacement alternatifs pour 258 000 € de subvention CDPRA.

Source: Contrat de développement du Pays de l'Ardèche méridionale

11. Un exemple de développement territorial

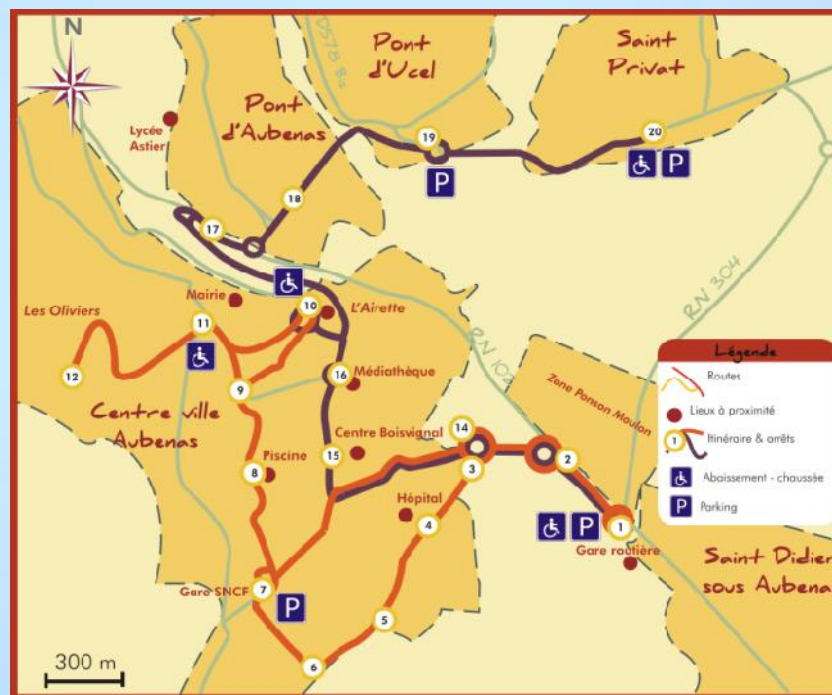
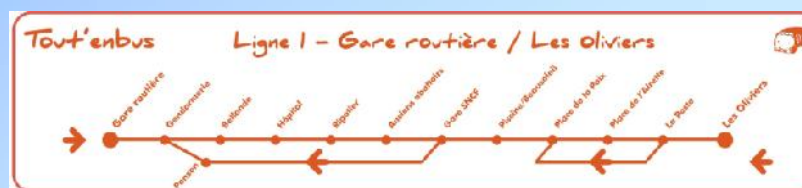
Le projet de mise en place d'un réseau de transport en commun dans le bassin de la Communauté de Communes du Pays d'Aubenas-Vals, dont les principaux objectifs sont de désengorger le centre tout en satisfaisant la demande de transports adaptés, constitue un exemple de développement intégré au niveau territorial. L'espace en question, entre zone montagneuse et ouverture sur la vallée, entre urbanité et ruralité, est régi par une dynamique centre-périphérie. Ainsi, les modes d'organisation et les principes d'action, émergeant d'une demande sociale et d'un intérêt collectif, inscrivent ce projet dans une démarche de développement durable. En réunissant positivement services publics, économie et population dans un emboîtement complexe d'échelles géographiques (État, Région, Département, Communauté de Communes, Communes), les acteurs de cette initiative innovante pourraient faire modèle pour la mise en place de nouveaux dispositifs d'action collective locale sur le champs des transports.

Les objectifs du projet :

- Créer des navettes pour désengorger le centre-ville d'Aubenas
- Mettre en place un système de transport périurbain
- Mettre en place du transport à la demande pour les communes rurales

Les principes d'action:

- L'identification d'une demande de transport justifiant la mise en œuvre du projet
- Un travail de recherche des acteurs potentiels et l'ouverture d'un marché public
- Une participation à plusieurs échelles territoriales de référence
- Une attention particulière aux raisons sociales de l'action collective



Ci-contre, le plan de transport en commun comprenant, pour l'instant, deux lignes. On remarquera la pertinence de la logistique: cohérence ligne-parking, bon recouvrement du réseau, points nodaux (nœud de communication), accès handicapés... Si le test s'avère concluant, des perspectives plus larges sont envisagées. N'oublions pas non plus le transport à la demande sur les communes les plus rurales.



Sources et contacts: Communauté de Communes du pays d'Aubenas-Vals, Mairie d'Ucel, 04 75 94 61 12

12.Témoignages et récits d'expérience

Le rapport d'étude « développer le potentiel de mobilité des personnes en insertion sociale, professionnelle, sur un territoire en Drôme, en Ardèche », mené par l'association Mobilité 07-26 en janvier 2006 et financé par le Fonds Social Européen via la Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire, relate différents récits d'expérience qu'il nous a paru intéressant de présenter ici.

Pour eux, « Se déplacer? C'est facile »

- **Homme 19 ans**, célibataire: « je me déplace habituellement en voiture, depuis qu'elle est en panne, je me déplace avec une mobylette de location. »
- **Femme 38 ans**, séparée avec un enfant en bas âge: « je viens tous les jours en voiture, mes parents me l'ont donnée après la séparation, j'ai la chance d'avoir un travail. »
- **Homme 45 ans**, marié, 3 grands enfants: « c'est un collègue de travail qui m'emmène, sinon le chef de chantier passe me prendre à un arrêt prévu situé à 1km ».

Pour eux, « c'est facile mais... »

- **Homme 28 ans**, célibataire: je me déplace en voiture, je prends exceptionnellement le car de l'entreprise proche et la camionnette de chantier, « mais au niveau financier, c'est un peu dur ».
- **Femme 34 ans**, séparée, 3 enfants qui viennent 1 week-end sur 2: « C'est facile mais il faut s'organiser ». J'ai loué une mobylette dans le cadre d'un contrat, j'utilise le car, le train, je profite des déplacements de mes amis... »
- **Femme 28 ans**, célibataire: depuis que cette personne a remplacé le vélo par un scooter, elle se déplace plus facilement et plus loin pour travailler chez les particuliers. « Pour moi ce sera plus facile avec la voiture, j'ai perdu des offres d'emploi à cause de ça.»

Pour eux: « se déplacer c'est difficile, voire très difficile »

- **Homme 18 ans**, chez ses parents: « Pour venir travailler, je vais en vélo au point de ramassage du car d'une entreprise proche, je laisse mon vélo chez un copain et je prends le car. J'ai mon permis et je travaille pour acheter une voiture. »
- **Homme 40 ans** séparé, deux grands enfants chez leur mère: « Il y a une navette gratuite pour me rendre à mon travail, sinon pour la vie quotidienne, je me déplaçais en voiture mais j'ai eu un accident. La mobylette que je louais a été volée. »
- **Femme 27 ans** avec un enfant en bas âge: « je me déplace à pied dans le village et pour aller en ville je prends le bus. J'ai déjà utilisé une mobylette pour aller travailler, mais j'ai eu un accident. »

12.Témoignages et récits d'expérience

La demande de transport est aussi une demande de services. Peut-on y répondre dans le cadre d'une offre globale sur l'Ardèche méridionale ?

Contribution au débat, sous une forme prospective

- Salut Clément ! Monte à l'avant...
C'est la première fois, non ?
- Salut Laurence ! Oui, mon patron vient d'adhérer.
- On passe prendre ton collègue, à Villeneuve et on vous laisse dans la ZI, c'est ça ?
- C'est bien ça...
Alors, c'est vrai que mon employeur participe à mes déplacements domicile/travail si je pratique le co-voiturage ?
- Oui. Il prend en charge ton adhésion à la Régie de services qui organise ce co-voiturage. Et, en plus, tu bénéficies d'une ristourne auprès de la plupart des assurances auto.
à La Rochelle, par exemple, la société Ecolutis gère un service inter-communal de covoiturage. Elle met en place des sessions d'information sur les déplacements domicile-travail au sein des entreprises. Elle assiste également les salariés qui souhaitent bénéficier de ce service et met en relation différentes entreprises d'une même zone. Par ailleurs, elle peut mettre en place un service de covoiturage dédié à une entreprise.
- Pas mal.
- Oui, mais tu sais que son adhésion te donne aussi d'autres avantages ?
- C'est à dire ?
- Tu peux bénéficier de services à prix réduits. Par exemple, pour des petits travaux domestiques, pour nettoyer ta voiture, pour du ménage, du repassage ou de la garde d'enfant, tu fais appel à la Régie. En plus, ils emploient et forment des personnes en reconversion professionnelle.
près de 100.000 salariés en France disposent de ce type de services liés aux démarches de la vie quotidienne et proposés par plusieurs fournisseurs. Les premières expériences remontent à plusieurs années et le taux d'utilisation et de satisfaction est élevé, sous

réserve de bien préparer et suivre la mise en place en fonction de la population de l'entreprise.

- Et ils font tous ces services en direct ?

- Ils en font une partie mais ils ont aussi des conventions avec des artisans et des petits commerçants locaux. Par exemple, pour le pressing ils passent prendre les vêtements dans ton entreprise et te les ramènent, mais c'est un commerçant qui fait le travail. Pareil pour l'entretien de ta voiture : tu prends rendez-vous avec un garagiste adhérent, à 9 heures on vient chercher ta voiture et le soir, entretien ou réparation faits, on te la rapporte pour rentrer chez toi.

LMS, par exemple, propose à Louveciennes deux types de services voitures : l'entretien et le lavage. Concernant l'entretien, la facture est adressée directement au salarié, de telle sorte que l'association ne perçoit ni ne stocke le moindre argent sur ce service. En fin de mois, l'association facture au garagiste une commission sur le chiffre d'affaire réalisé. Quant au lavage, il est assuré par une entreprise d'insertion.

- Bon plan !

- Et puis tu as aussi des cartes de fidélité permettant des réductions chez l'ensemble des commerçants adhérents, coiffure, fleuriste, pédicure, esthéticienne et d'autres encore. ça marche même pour le ciné !

- Et s'ils ne font pas le service, ni en direct, ni avec les adhérents ?

- Alors ils t'indiquent l'artisan, le petit commerçant ou l'association qui peut le faire au tarif normal, en local.

parmi les services proposés avec le soutien financier ou organisationnel des entreprises, se trouve très régulièrement une plate-forme d'informations et de services.

- Mais dis-moi, qui paie pour tout ça ?

- D'abord toi comme client, mais à un prix réduit vu les participations des entreprises adhérentes, de l'Etat, des

collectivités et les pourcentages reversés par les commerçants, artisans et associations qui réalisent les services.

- *Franchement Laurence, qu'est-ce qui incite mon entreprise à adhérer ?*

- Dis Clément, tu sais que la population en âge de travailler est moins nombreuse aujourd'hui. Les recrutements sont donc beaucoup plus difficiles. Et puis tout le monde cherche un bon équilibre entre sa vie professionnelle et sa vie privée. Ton patron utilise donc le service que t'apporte la Régie comme une composante de plus, indirecte, de ta rémunération. Ça lui permet d'éviter que ses salariés partent vers les grandes entreprises et désertent notre territoire.

- *Tout en économisant sur les charges, non ?*

- C'est pas faux, mais ton patron sait aussi qu'il a intérêt à renforcer ses liens économiques avec l'extérieur et à soutenir à la fois l'activité locale, le niveau de services et l'attractivité de l'Ardèche méridionale... Autant de raisons pour contribuer à faire évoluer les services, que ce soit le transport ou les services domestiques !

- *Bon ! Et comment tout ça s'est mis en place ?*

- Avec le CBE puis avec la Maison de l'emploi et de la Formation, les organisations syndicales patronales et celles de salariés ont commencé à parler d'une approche inter-entreprises. Puis ils ont développé leurs propres outils de dialogue social en créant une commission paritaire locale inter-branches. Elle a permis d'avancer sur un accord inter-entreprise concernant la mutuelle santé. Puis ils ont créé une association permettant aux artisans, aux chefs de petites entreprises et à leurs salariés d'accéder à une offre de loisirs identique à celle d'un CE classique. Des loisirs, ils sont passés aux services. Les élus se sont intéressés au projet sous réserve que les commerçants et artisans soient associés à la démarche pour une offre de services partagée avec des associations.

- plusieurs dizaines de commissions paritaires locales (de bassins d'emploi, de sites, de départements, professionnelles ou inter-professionnelles) se sont déjà mises en place: Tarn, Dordogne, Corrèze, St-Nazaire, Marne, Hautes-Pyrénées, etc.

- Dans les Deux-Sèvres, la Commission paritaire locale est à l'origine de la création d'une association de 150 adhérents. Contre une

cotisation de 30 € par an, les bénéficiaires accèdent à une carte de réduction, à une billetterie et, par adhésion de leur association à un réseau national, aux mêmes activités et au même catalogue qu'un salarié d'une entreprise de 2 000 salariés.

- *Sur ce coup là, on dirait qu'ils ont tous travaillé ensemble, c'est bien. Ils ont d'autres projets ?*

- Bientôt on devrait pouvoir profiter de tickets-restaurants et de chèques-vacances. Et puis, ils travaillent sur l'épargne salariale avec un PEI.

- *C'est quoi ?*

- Un plan d'épargne inter-entreprise. Et comme la transmission des entreprises pose problème sur l'Ardèche méridionale, un PEI pourrait aussi apporter des moyens financiers aux salariés qui envisagent la reprise de l'activité. En plus, ils peuvent bénéficier de prêts superbônifiés.

48 % des salariés du privé déclarent disposer d'au moins un produit d'épargne salariale. 27 % possèdent un compte courant bloqué, 25% un plan d'épargne salariale (entreprise ou interentreprise), 10 % un plan d'épargne retraite collectif (entreprise ou interentreprise) et 15% sont actionnaires. Cette moyenne varie suivant la taille de l'entreprise : elle atteint 66% pour les entreprises de plus de 500 salariés, 55% pour les entreprises moyennes et 15 % pour les entreprises de moins de 50.

- *Bien vu !*

- C'est vrai... Bon, on arrive, alors à ce soir Clément ! Et n'oublies pas que le mois prochain on prend ta voiture !

... ce n'est qu'une prospective, c'est donc moins sûr que la météo mais il s'agit moins de prévoir que de choisir, parmi les futurs possibles, ceux qui sont souhaitables.

Une première régie, intitulée Régie locale de services du pays de Joyeuse, verra le jour fin 2007. Une réflexion est aussi en cours sur Aubenas.

Le reste est du ressort des partenaires sociaux.

Denis Rotival /DDTEFP

Maison de l'emploi et de la formation de l'Ardèche
méridionale

tél.04.75.36.34.30

13. CONCLUSION

Même si les données quantitatives manquent parfois à l'appel, il n'est plus à démontrer que mobilité et emploi sont intimement liés. Du diagnostic à la recherche des solutions, les multiples initiatives à l'œuvre sur le territoire montrent la capacité des acteurs à se mobiliser dans une perspective de développement territorial.

Ainsi, le renforcement des axes TER, les transports collectifs locaux planifiés ou « à la demande » comme dans la communauté de communes du Pays d'Aubenas-Vals ou avec l'exemple de Joyeuse et Largentière, le développement des transports dits « alternatifs » (covoiturage, vélo, marche), les réflexions sur la réouverture de la voie ferrée Le Teil - Ruoms, la consolidation du transport fluvial en Vallée-du-Rhône, les voies vertes dans la Communauté de Communes de Jalès, le renforcement des nationales existantes (doubles voies, déviations, ouvrages d'art...), sont autant d'initiatives qui attestent que les volontés d'action sont bien réelles.

**Les besoins sont nombreux et dès lors, nombres d'incertitudes planent sur des projets qui ne verront peut-être jamais le jour. Comment satisfaire l'ensemble du territoire avec un budget nécessairement limité ?
Quelle priorité pour l'action collective ?**

Agir sur le territoire en « pensant le mouvement » est une des solutions qui émerge de nos réflexions. Pour ce, comprendre les dynamiques territoriales, être à l'écoute de la société et savoir anticiper dans une démarche prospective semble constituer le gage d'un développement durable pour l'Ardèche méridionale.

Ce travail, plus qu'une recherche de vérité, est donc une invitation au rapprochement positif de tous les acteurs pour imaginer le territoire de demain.

Liste des acteurs ayant participé au travail

- Roméo Sully, Comité des bassins d'emploi, Maison de l'emploi et de la formation, Aubenas
- Christine Ballu, chargée de mission ANPE, Maison de l'emploi et de la formation, Aubenas
- Denis Rotival, Maison de l'emploi et de la formation, Aubenas / DDTEFP
- Christophe Devenne, animateur du Contrat Territorial Emploi-Formation, Maison de l'emploi et de la formation, Aubenas
- Benoît Carrere, administrateur, Association Mobilité 07-26, Le Teil
- Dominique Bazerque, directrice du Centre d'Information des femmes et des familles - Aubenas
- Dominique Ferrier, directeur artistique, Bannes
- Jean-Claude Escalier, Force Ouvrière
- Thierry Riou, secrétaire général, MEDEF Ardèche, Guilhaud-Granges
- Laurent Barruyer, UPA – Tournon-sur-Rhône
- Nicolas Robinet, informaticien-géomaticien, CERMOSM, Institut de géographie alpine, Université de Grenoble
- Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ardèche méridionale
- Conseil Régional Rhône-Alpes
- Communauté européenne
- Conseil général de l'Ardèche

AUTRES CONTRIBUTIONS

- Johan Deleuze, chargé d'études, Communauté de communes du Pays d'Aubenas – Vals
- Guillaume Grasset, chargé d'études, Ardèche Sud Initiative – La Chapelle-sous-Aubenas
- Philippe Masclaux, agriculteur, président du service de remplacement, Chambre d'agriculture- Coucouron
- Assedic Vallée du Rhône et de la Loire, Valence
- Sophie Cegarra, responsable du pôle emploi, Chambre d'agriculture de l'Ardèche – Privas
- Jean-Philippe Simonnet, chargé de mission développement économique, Parc Naturel des Monts d'Ardèche.
- Mission locale Ardèche Méridionale
- Préfecture de l'Ardèche
- Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire
- Parc Naturel des Monts d'Ardèche
- Pays de l'Ardèche méridionale
- Institut National des Statistique et des Études Économiques (INSEE Rhône Alpes)

Bibliographie

- Agence d'urbanisme de la région grenobloise, « Pour un chrono-aménagement du territoire », *Schéma directeur de la région grenobloise*, octobre 2005
- Albarello L., *Stratifier le social : emploi, mobilité, réseau*, De Boeck, 2007
- Antivoiture, « La civilisation de l'automobile », *antivoiture.free.fr*, 2005
- Bonnet M.; Aubertel P., *La ville aux limites de la mobilité*, PUF, 2006
- Bonnet L.; Bertrand L., « Mobilité, habitats et identités », *actes de la journée d'étude "Jeunes chercheurs" "Le logement et l'habitat comme objet de recherche"*, INED, 2005
- CCIAM, *Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ardèche méridionale au débat public sur la politique des transports*, 2006
- Conseil général de l'Ardèche, *Plan routier départemental 2007-2015*, 2007
- Dureau F.; Golaz V., *Mobilité et résidence*, Centre Population et résidence, 2006
- Institut pour la Ville en mouvement, « Mobilité, emploi, exclusion », *actes du séminaire de l'Institut pour la Ville en mouvement*, 5-6 décembre 2002
- Kaufmann V.; Montulet B., *Mobilités familiales*, NETCOM, 2005
- Knafo R. (Dir.), *La planète nomade: les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, 1998
- Massot M-H.; Orfeuill J-P., « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers Internationaux de sociologie*, vol.118, 2005
- Monnier B., « Développer le potentiel de mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle, sur un territoire en Drôme et en Ardèche », *Association Mobilité 07/26*, 2006
- Pellisier M., *Mobilité et insertion des jeunes en Ardèche méridionale*, Mission locale de l'Ardèche méridionale, 2002
- Ramos E., *L'invention des origines : sociologie de l'ancrage identitaire*, A. Colin, 2006
- Région Rhône-Alpes, *Atlas régional des transports*, 2004
- Thepaut P., « trouver un emploi ressource humaine », *Collection Recherche d'emploi, projets et mobilité*, Ed. d'Organisation, 1998

Photo couverture:

Train : www.pogil.com ; Fille et âne: www.ardechepleincoeur.com ; Camion: rabelais.blog.lemonde.fr

Pont : monpays.blogs-de-voyage.fr ; Pont d'Arc: www.dzigue.com ; Vélo: jeanpba.homeip.net



**Centre d'Etudes et de
Recherches sur les Montagnes
Sèches et Méditerranéennes**

**Maison de l'Emploi et de la Formation
de l'Ardèche Méridionale
Chemin de la fontaine de Cheyron -
07200 AUBENAS 04 75 36 34 30 –
romeo.sully@orange.fr**